

学校编码: 10384

分类号_____密级_____

学 号: 29020081152234

UDC_____

厦 门 大 学

硕 士 学 位 论 文

交通基础设施对城乡收入差距的影响

——基于中国省级面板数据的经验分析

How does Transportation Infrastructure Impact on
Urban-Rural Income Gap?

----Based on the Empirical Experience of China's Provincial
Panel Data Analysis

杨 柳

指导教师姓名: 杨美景 副教授

专 业 名 称: 区 域 经 济 学

论文提交日期: 2015 年 月

论文答辩时间: 2015 年 月

学位授予日期: 2015 年 月

答辩委员会主席: _____

评 阅 人: _____

2015 年 月

厦门大学博硕士论文摘要库

厦门大学学位论文原创性声明

本人呈交的学位论文是本人在导师指导下,独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考其他个人或集体已经发表的研究成果,均在文中以适当方式明确标明,并符合法律规范和《厦门大学研究生学术活动规范(试行)》。

另外,该学位论文为()课题(组)的研究成果,获得()课题(组)经费或实验室的资助,在()实验室完成。(请在以上括号内填写课题或课题组负责人或实验室名称,未有此项声明内容的,可以不作特别声明。)

声明人(签名):

年 月 日

厦门大学学位论文著作权使用声明

本人同意厦门大学根据《中华人民共和国学位条例暂行实施办法》等规定保留和使用此学位论文，并向主管部门或其指定机构送交学位论文（包括纸质版和电子版），允许学位论文进入厦门大学图书馆及其数据库被查阅、借阅。本人同意厦门大学将学位论文加入全国博士、硕士学位论文共建单位数据库进行检索，将学位论文的标题和摘要汇编出版，采用影印、缩印或者其它方式合理复制学位论文。

本学位论文属于：

（ ） 1. 经厦门大学保密委员会审查核定的保密学位论文，
于 年 月 日解密，解密后适用上述授权。

（ ） 2. 不保密，适用上述授权。

（请在以上相应括号内打“√”或填上相应内容。保密学位论文应是已经厦门大学保密委员会审定过的学位论文，未经厦门大学保密委员会审定的学位论文均为公开学位论文。此声明栏不填写的，默认为公开学位论文，均适用上述授权。）

声明人（签名）：

年 月 日

摘要

本文是从经验分析的角度研究交通基础设施能否缩小城乡收入差距,在何种程度上缩小城乡收入差距。

中国经济自 1978 年以来经历了快速增长,快速增长的过程伴随着一系列的经济问题,如供需结构失衡问题,区域经济发展不平衡问题等。在区域经济发展不平衡主要表现为城乡经济发展不平衡性。而在共同富裕的目标下,如何缩小城乡收入差距,提升人民生活水平,一直以来都是各级政府和专家学者特别关注的问题。为了缩小城乡收入差距,政府相继出台系列公共政策,如取消农业税、提升农产品价格、大力推进新农村建设等。然而,截至目前,城乡收入差距日益扩大的问题并没有得到有效缓解。衡量城乡收入差距的一个重要指标——基尼系数已经连续十年超过了警戒线。考虑到城乡收入差距的解决效果关系到经济和社会的健康发展以及千万人民的福祉。因此,无论从问题的重要性还是从问题的解决效果来看,研究城乡收入差距具有重要意义。

作为社会的先行资本,交通基础设施历来是国家基础设施投资的重要内容。目前,交通基础设施的空间溢出作用,对经济增长的促进效果等已被多名学者证实。但交通基础设施与城乡收入差距之间关系的文献却相对较少且研究结论不一致。考虑到国内贫困人口占据世界贫困人口的 13%,以及政府每年在交通基础设施方面的巨量财政支出,因此交通基础设施所承担的社会责任应不止于经济增长,也应当体现在促进社会公平、缩小城乡收入差距方面。

基于此,本文采用 1999—2013 年中国省级数据,用 30 个省及直辖市的面板数据,基于面板模型和空间面板模型进行分析,得到如下结论:(一)交通基础设施能显著地抑制城乡收入差距;(二)铁路在抑制城乡收入差距的表现方面要优于公路;(三)铁路和公路作为总体在城乡收入差距的抑制能力方面存在区域差异:西部最大,中部次之,东部最小。

关键词: 交通基础设施 城乡收入差距 面板模型

ABSTRACT

This paper is concerned of how transportation infrastructure impact on urban-rural income gap. Has transportation infrastructure had influence on urban-rural income gap? If it was, which is extent that transportation infrastructure has narrowed urban-rural income gap?

With reform and opening up, China has experienced rapid economic growth. However, the process of rapid economic growth, has been accompanied by a lot of structural problems, such as the imbalance of supply--demand structure, regional development imbalances, etc. Among them, the economic development imbalance between urban—rural areas is one of the main problems of unbalanced development in various regions. Under the goal of common prosperity, how to narrow the income gap between urban and rural areas, has always been concerned by experts and scholars. To narrow the urban—rural income gap, the government has issued a series of targeted policies and measures, such as the cancellation of agricultural tax, increasing prices of agricultural products, promoting the building of new countryside, etc. So far, however, the the urban—rural income gap growing problem has not been effective in relieving. The gini coefficient as an important criterion for evaluation of the income gap between urban and rural areas, has been above the stage for ten years. Considering the income gap between urban and rural areas is the main factor leading to our country income inequality, and its effect has related to social stability and national security. Therefore, resolving the problem has social and economic significance.

As the social overhead capital, transportation infrastructure has always been an important part of the national infrastructure investment. At present, the space overflow effect of transport infrastructure, and promoting effect on economic growth has been confirmed by many scholars. But transportation infrastructure research on the influence of income gap between urban and rural areas are less. more than 40

million, the widening gap between the rich and poor countries, at the same time, given the government every year a huge amount of investment in transportation infrastructure, so the traffic infrastructure has given mission should be reflected not only in terms of economic growth, should also be reflected in promoting social equity and narrow the income gap.

This paper based on the 1999-2013 Chinese provincial panel data, using the panel model and spatial panel model, has got the following conclusions: (1) transportation infrastructure can significantly reduce the urban-rural income gap; (2) railway in narrowing urban-rural income gap is superior to the highway; (3) The impact of transportation infrastructure on urban-rural income gap has regional disparities. Transportation infrastructure in the western region has largest impact on urban-rural areas, followed by the central region, the least is the eastern region.

Key words: transportation infrastructure; urban-rural income gap; panel data.

目 录

1 导论	1
1.1 研究目的与意义	1
1.2 研究思路与结构	3
1.3 研究方法与特色	3
2 文献综述	5
2.1 国内城乡收入差距成因分析	5
2.1.1 城市偏向政策与城乡收入差距	5
2.1.2 要素市场扭曲与城乡收入差距	6
2.2 城乡收入差距的影响因素分析	7
2.2.1 教育投资与城乡收入差距	7
2.2.2 交易效率与城乡收入差距	8
2.2.3 对外贸易与城乡收入差距	9
2.2.4 外商直接投资与城乡收入差距	9
2.3 交通基础设施与城乡收入差距	9
2.4 本章小结	12
3 城乡收入差距和交通基础设施：指标选取及现状描述	14
3.1 收入差距的测量及事实	14
3.1.1 城乡收入差距的测量	14
3.1.2 国内城乡收入差距的状态描述	17
3.2 交通基础设施定义、测算及发展状态描述	19
3.2.1 交通基础设施的定义	19
3.2.2 中国交通设施发展描述	20
3.3 本章小结	22
4 交通基础设施对城乡收入差距影响的实证分析	24
4.1 静态面板分析	24

4.1.1 模型设定及变量说明	24
4.1.2 数据分析	26
4.2 空间面板的分析	33
4.2.1 理论模型构建	33
4.2.2 数据及变量说明	34
4.2.3 计量分析	34
4.3 本章小结	36
5 研究结论与政策建议	37
参考文献	39
致 谢	44

CONTENT

1. Introduction	1
1.1 Purpose and Meaning	1
1.2 Ideas and Structure	3
1.3 Methods and Features	3
2. Literature Review	5
2.1 Causes of Urban-Rural Income Gap	5
2.1.1 Urban Biased Policy and Urban-Rural Income Gap	5
2.1.2 Elements Distortion and Urban-Rural Income Gap	6
2.2 Analysis of Urban-Rural Income Gap	7
2.2.1 Education and Urban-Rural Income Gap	7
2.2.2 Transaction Efficiency and Urban-Rural Income Gap	8
2.2.3 Foreign Trade and Urban-Rural Income Gap	9
2.2.4 Foreign Direct Investment and Urban-Rural Income Gap	9
2.3 Transportation Infrastructure and Urban-Rural Income Gap	9
2.4 Summary	12
3. Index selection、Data discription of Urban-Rural Income Gap and Transportation	14
3.1 Measuring and Development Status of Urban-Rural Income Gap	14
3.1.1 Measureing	14
3.1.2 Development Status	17
3.2 Transportation Infrastructure:Definition and Development Status	19
3.2.1 Definition	19
3.2.2 Development Status	20
3.3 Summary	22

4. Empirical Analysis	24
4.1 Static Analysis Panel	24
4.1.1 Model Setting and Variable Declarations	24
4.1.2 Data Analysis	26
4.2 Analysis of Spatial Panel	33
4.2.1 Theoretical Model	33
4.2.2 Data and Variable Declaration	34
4.2.3 Quantitative Analysis	34
4.3 Summary	36
5. Conclusions and Recommendations	37
References	39
Acknowledgements	44

厦门大学博硕士论文摘要库

1 导论

1.1 研究目的与意义

本文是从经验分析的角度探究交通基础设施能否缩小城乡收入差距,在何种程度上缩小城乡收入差距。

中国经济在改革开放后历经了快速增长,名义 GDP 从 1978 年的 0.34 万亿元增长到 2013 年的 58.8 万亿元,年实际平均增长率达到 9.8%^①。与此同时,人均 GDP 从 1978 年的 382 元增长到 2013 年的 43320 元,年平均增长率为 8.7%。然而经济快速增长同时伴随着一系列的结构问题,如供需结构失衡问题,区域发展不平衡问题等。其中,城乡经济发展的不平衡性尤为突出。在共同富裕的目标下,如何缩小城乡收入差距是各级政府和专家学者特别关心的问题。

为了缩小城乡收入差距,中央和地方各级政府相继出台了一系列针对性的政策措施,如取消农业税、提升农产品价格、大力推进新农村建设等。然而,截至 2013 年,城乡收入差距日益扩大的问题并没有得到有效缓解。基尼系数作为测评城乡收入差距的一个重要指标,已经连续十年超过了 40% 的警戒线。^②考虑到城乡收入差距是导致我国收入不平等的主要因素(陈宗胜、周云波,2002)^[1],且其解决效果关系到经济和社会的长远发展,因此对其的研究具有重要的经济和社会意义。

与此同时,中国经济发展模式较之印度等其他发展中国家的发展模式有着较大差异,具体表现为基础设施的快速增长,铁路和等级公路的快速增加。(赵江林,2011)^[2]。截至 2013 年底,中国铁路营运里程增至 11 万公里,高速铁路营业总里程超过 1.6 万公里,稳居世界第一^③。同年,公路里程达到 435.62 万公里,覆盖全国所有的县级市^④。这种快速变化一方面促进了地方经济的快速增长(黄

^① 此处的增长率为 1978—2013 年平均增长率,数据来源于国家统计局官方网站。

^② 国家统计局数据统计资料显示:中国的基尼系数 2003 年是 0.479,2004 年是 0.473,2005 年 0.485,2006 年 0.487,2007 年 0.484,2008 年 0.491。然后逐步回落,2009 年 0.490,2010 年 0.481,2011 年 0.477,2012 年 0.474,2013 年为 0.473。

^③ 数据来源于国家统计局网站: http://www.stats.gov.cn/tjsj/sjjd/201503/t20150308_690779.html

^④ 2013 年 10 月 31 日,墨脱市成为最后一个通公路的县级市。数据来源于中国中央政府网站: http://www.gov.cn/jrzq/2013-10/31/content_2518691.htm。

寿峰, 2012)^[3], 另一方面促进了区域经济一体化(胡鞍钢等, 2011)^[4]。但是, 考虑到国内贫困人口占据世界贫困人口的 13%^⑤、贫富差距较大的现实情况, 交通基础设施投资所承担的经济和社会价值应不止于促进经济增长, 也应当体现在提升社会公平, 缩小城乡收入差距方面。

截至目前, 交通基础设施与城乡收入差距的关系研究尚处于初始阶段, 而其中, 交通基础设施对于城乡收入差距的影响的研究结论尚不统一, 基本结论如下所示:

结论一: 交通基础设施投资能够有效抑制城乡收入差距。黄乾等(2013)^[5]发现“交通基础设施每提高 1 单位, 收入不平等随之下降 4.2%”。康继军等(2012)^[6]采用动态面板计量模型发现“交通基础设施的发展有助于抑制城乡收入差距”。

结论二: 交通基础设施与城乡收入差距之间的关系并不确定, 具体由交通基础设施的投资方向来决定(LOPEZ.H, 2004)^[7]。当交通设施投资流向经济发达地区时, 城乡收入差距会扩大; 反之, 当交通设施投资流向经济不发达地区时, 交通技术设施投资将有助于抑制城乡收入差距。王守坤(2012)^[8]、任晓红(2012)^[9]的实证研究也同样证明了这一结论。王守坤针对 1980-2010 年的分省面板数据, 采用系统 GMM 估计方法进行了回归, 通过城乡收入比为指标进行计算发现, “区域内交通基础设施建设的改善可以显著抑制城乡收入差距。但是, 对于农村地区而言, 交通基础设施建设水平只有在达到一定门槛值之后才可能会抑制城乡收入差距”。

综上所述, 交通基础设施对城乡收入差距的影响较为复杂且研究结论尚未统一。那么, 交通基础设施对国内城乡收入差距究竟是否有影响? 如果有影响, 那么影响程度是多大? 铁路和公路之间的影响效果有何差异? 影响程度在东、中、西部的分布是否一样? 本文将选取 1999—2013 年的省级面板数据构建分析模型对以上问题进行解答。

^⑤数据来自世界银行《中国贫困评估报告》, 2009。

1.2 研究思路与结构

基于上述目的和意义，本文制定了如下研究思路：首先，界定本文研究的目的与意义、研究方法与特色。然后，通过文献研究对城乡收入差距的成因和影响因素进行分析。此间，引入交通基础设施对城乡收入差距的作用评述，分析交通基础设施对城乡收入差距的具体影响效果。接下来，本文分别对交通基础设施和城乡收入差距的现状进行描述和分析，通过现状描述试图发现交通基础设施投资和城乡收入差距之间的相关关系。再接着为本文的核心环节：实证分析部分。实证分析中，本文选择了 1999-2013 的 30 个省份的面板数据，采用静态面板模型，从全国角度和东、中、西地区视角分析了铁路、公路、二者总体对城乡收入差距的影响。同时考虑到交通基础设施作为社会的先行资本，其影响效果可能会出现滞后性，本文增加了滞后性检验。更进一步的，考虑到地区之间的空间相关性，即本地区的交通基础设施对其他省份的溢出效应，本文增加了空间面板模型，从空间计量的角度深入分析交通基础设施对城乡收入差距的影响。最后是本文的结论和建议。

本文结构如下：第一章为导论，用于介绍选题的背景和意义、研究思路与结构、研究方法和特色；第二章为文献综述，通过梳理文献，分析交通基础设施与城乡收入差距的相互作用机制，及其前者对后者可能产生的影响效果；第三章为指标选取和描述性分析；第四章为数据分析部分，通过采用静态面板模型、空间面板模型，分析交通基础设施投资对城乡收入差距的具体影响效果；第五章总结本文的结论提出建议。

1.3 研究方法 with 特色

本文采用的方法采用以实证分析（positive study）方法，其中以经验分析（empirical analysis）方法为主体，即收集数据、建立计量模型，对参数进行估计分析，对相关假设进行检验。具体的，在经验分析中，采用面板数据分析模型（panel data）以得到大样本并减少遗漏偏误。同时，为了研究交通基础设施对城乡收入差距的空间因素影响，本文构建了空间计量模型，对相关参数进行估计。

本文主要特色为经验分析角度的多元化。具体来说，一是研究视角多元化。

本文从交通基础设施类型、区域经济差异等角度研究了交通基础设施对城乡收入差距的影响；二是研究方法多元化。本文首先运用固定效应及滞后一阶方法等多种线性静态面板分析方法检验交通基础设施影响城乡收入差距的作用效果，然后运用空间计量统计方法分析交通基础设施对城乡收入差距的空间影响效果。

Degree papers are in the “[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)”.

Fulltexts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.